

Folket i Bild

Arg. 2 Nr **5** 8/3-21/3 1973
Utkommer var fjortonde dag.
Pris **2:50** (inkl. moms)

KULTURFRONT


SVENSKA
HAMNARBEJTERS FÖRBUNDITET
SVERIGES



Hamnarbetarnas fackliga kamp stort reportage

ny följetong av Björn Runeborg

Militären planerar fyra nya krigsflygfält!

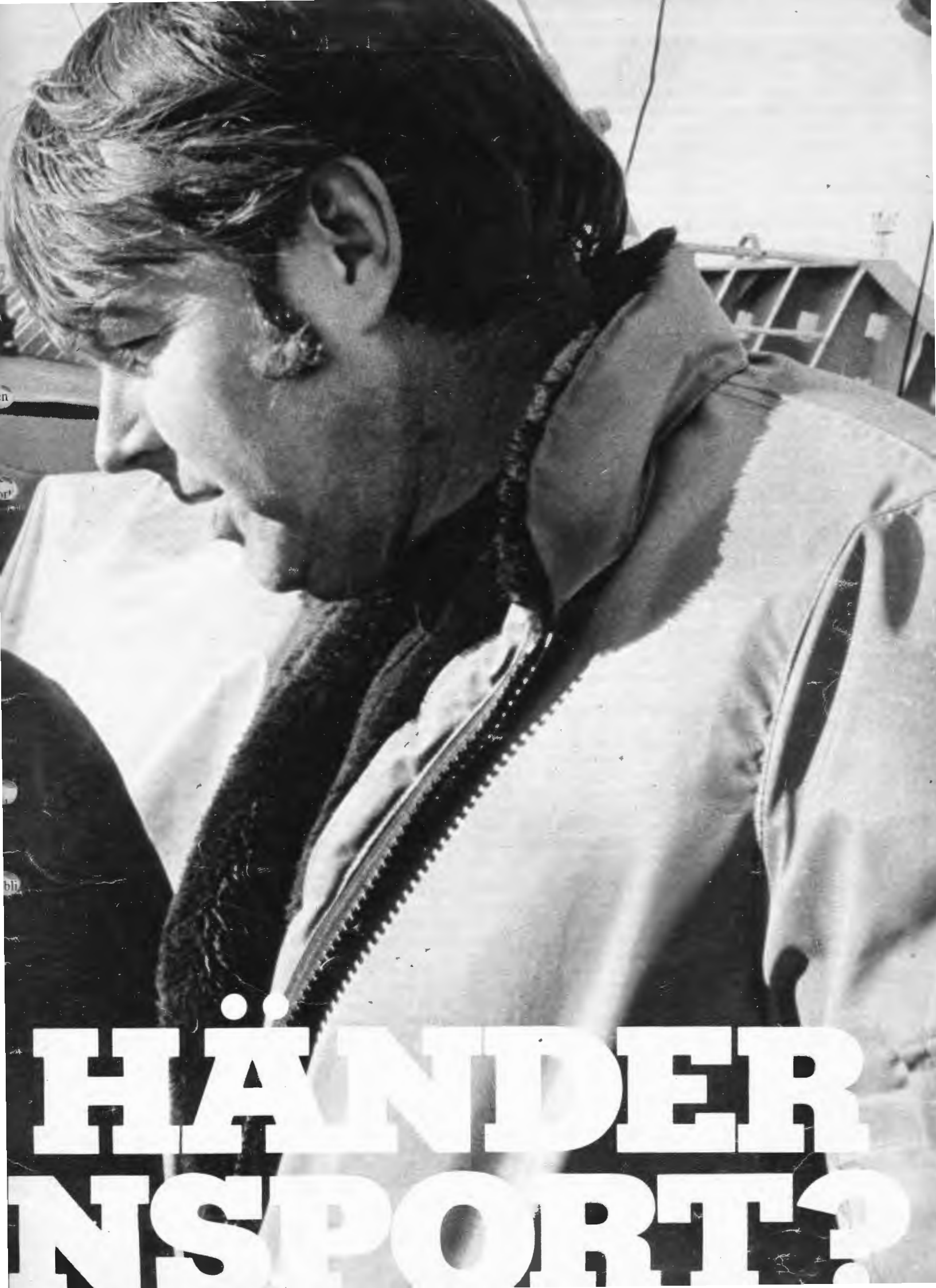


Under loppet av ett år har Transportarbetareförbundets ledning med Hans Ericson som ordförande uteslutit ca 1-000 hamnarbetare i Norrland, en anställd ombudsman i Göteborg och nu en lokalombudsman, Lennart Johnson i Stockholm.

Transportarbetarna har en nyckelsituation i landet. En strejk bland dem skulle lamslå hela Sverige. Om detta är orsaken till förbundsledningens splittringsmetoder är oklart, men det framstår som allt klarare att ledningen vill göra sig av med hamnarbetarna.

Lennart Johnson redogör för hela bakgrunden till konflikten mellan medlemmar och ledning i förbundet på nästa uppslag. Här ser vi honom på kajen i Stockholm tillsammans med hamnarbetaren Uno Nilsson.

VAL
INOM TR



• •
**HÄNDER
TRANSPORT?**

Huvudanklagelsen mot ombudsman Lennart Johnson är, enligt ordf Hans Ericson, att han vid lokal förhandling sagt: »Vi godkänner inte Stuvvarförbundets tolkning och får vi inte som vi vill går vi till Arbetsdomstol».

Det får man tydligen inte säga och det blev heller aldrig sagt och står inte i protokollet. Ändå blev Johnson utesluten och hans avdelning rekommenderas att avskeda honom.

Men avdelningen vägrade avskeda. Då upplöste ledningen hela avdelningen. Med direkt följd att alla hamnarbetare i Stockholm gick över till Svenska Hamnarbetarförbundet.



Intervju: Kerstin Ostwald. Bilder: Douglass Kneedler

Det har varit konflikter inom Transportarbetareförbundet väldigt länge. På kongressen 1965 var det en het debatt i en mängd frågor, bl a om att man lånat pengar till förbundsombudsmännen på förmånliga villkor.

Men det som skett sedan Hans Ericson blev ordförande är av helt annat slag. Före hans period kunde vi skälla och ha delade meningar och klara ut saker, men nu ligger en otäck tystnad över hela förbundet och ledningen. Man agerar bakom ryggen på folk i stället. Och plötsligt ställs man inför fullbordat faktum. Man får text som jag fick, ett brev på 16 sidor från en pensionerad förbundsombudsman, Gunnar Gustavsson. Det är underlaget till min uteslutning.

Hans Ericson gick bakom ryggen på oss

Den 21—23 juli 1971 hade vi förhandlingar på det centrala planet med arbetsgivarparten nere på Blasieholmen. Vi i delegationen var aldrig inne och talade med arbetsgivarparten. Första dan satt vi några timmar, andra dan 32 timmar i sträck. Efter den tiden är man inte precis pigg. Då kom Hans Ericson och Gunnar Gustavsson och presenterade förslaget. Men trots att vi var trötta var vi ögonblickligen på på det klara med att uppgörelsen på 3—4 punkter var helt oacceptabel. Hela delegationen sa nej, men Ericson och Gustavsson ansåg att de inte kunde komma

längre nu. De sa att de skulle presentera uppgörelsen för förbundsstyrelsen.

Men den 10 augusti gick de upp och förhandlade med arbetsgivarparten utan att ha fått delegationens tillstånd. Då gjorde de en uppgörelse som väsentligt avvek från den huvuduppgörelse som presenterats för avtalsdelegationen. Ingen i avtalsdelegationen fick se uppgörelsen utan den förelades förbundsstyrelsen den 16 augusti och godkändes där.

Både avd 1 i Stockholm och avd 2 i Göteborg skrev en skarp protest. Vi ansåg att de gått emot medlemmarnas intressen och vi preciserade tre frågor där vi ansåg att de gått utanför SAF-LO-uppgörelsen och gällande kollektivavtal.

I stället för att rätta till felen, hänvisade man till förbundsstyrelsen och sa att det inte fanns anledning till fler åtgärder. Där ligger egentligen upprinnelsen till bråket. Hela tiden sedan dess har vi hävdats att vi vill ha vår rätt.

Ingen höjning för håltid

Vi har fått 40 timmars arbetsvecka fördelad på arbete i fartyg, hamn eller jourtid som vi säger. Vi är alltså skyldiga att vänta här nere om arbetsgivaren så bestämmer. Enligt arbetstidslagen så sägs det klart att jourtid är att betrakta som arbetstid. Arbetarskyddsstyrelsen har bekräftat detta. Men förbundet gjorde en uppgörelse som gav oss 47 öre per arbetad timme. Men i Stock-

holm gick arbetsgivarparten i dec 1971 med på att ge oss det vi begärde, 47 öres höjning för all tid.

Under 1971 hade vi 27 000 håltimmar. Det betyder att 11 hamnarbetare på ett år inte skulle fått löneförhöjning om man gått på förbundets linje. Men tack vare att vi i Stockholm, Falkenberg och Södertälje, krävde samma höjning för alla timmar så var förbundet tvingat att gå med på det. I Göteborg tecknade hamndirektören direkt på denna generella höjning för all tid. Han tolkade det som vi. Men många ansåg ju att det var orättvist att Göteborg fick det redan från början.

De här kraven är ett av skälen till min uteslutning. Men det är ju inte fråga om att jag inte accepterar uppgörelsen, utan det är ju avdelningens och avd-styrelsens beslut om att inte acceptera detta. Det var medlemmarna som krävde detta.

Ombudsmannavälde?

Jag har ofta sagt att man kan ifrågasätta om de beslutsfattande organen i Transport är riktigt konstruerade.

Det har ju inte varit för att personligt kritisera dom som sitter, utan mer för att vi idag talar om företagsdemokrati, avskaffande av § 32 osv. Man kan ju fråga sig om det är riktigt att i ett förbund med 50 000 medlemmar förbundsstyrelsen på 9 personer har 6 ledamöter som är ombudsmän, alltså anställda, och förbundsrådet har 11 ombudsmän av 20 ledamöter. Då hör det

till saken att totalt i förbundet finns 65 ombudsmän. Jag hävdar att både förbundsstyrelsen och förbundsrådet bör bestå avbart medlemmar som står i duktionen.

Nu ska förbundsstyrelsen ställa akademiker och 5 st regionala ombudsmän. Det är om det missbrukas, att det blir totalitært ombudsmannaväl. Transportarbetareförbundet blir det konflikter. Medlemmarna har betraktat ombudsmännen som ett instrument som skulle tillvara deras intressen, och vill själva välja dem. Jag är på det gamla viset, direkt medlemmarna, det var 1960-talet.

Nu är det förbundsstyrelsen avdelningsstyrelse som ges samt ska tillsätta ombudsmännen ännu vet ingen vad som kommer om de inte enas. Men i garna framgår det att förbundsstyrelsen bestämmer slutligt om anser att frågan om hur ombudsmännen tillsätts ska uttala medlemmarna för diskussion.

Så här uteslöts jag

När det gäller min uteslutning fick jag alltså ett anklagelseförfattat av Gunnar Gustavsson. Den 23 januari sammankallade huvudstyrelsen i Stockholm behandlade hans brev och svar. Styrelsen tyckte att Gustavsson begått ett övergrepp orättvist handlande. Mitt brev behandlades kort eftersom det var stort tog uppsådan som styr tidigare uttalat. Man beslöt att lägga till en lojalitetsförklaring där man sa att man var nöjd

"EN SÅN FÖRE KAN MAN I

mitt sätt att arbeta för medlemmarnas bästa. Detta skrevs på av Sture Lindblad som var ordförande och den övriga styrelsen. Hamnarbetarnas årsmöte några dagar senare ställde sig också bakom brevet.

Sen blev jag uppkallad till Hans Ericson den 31 januari. Dit kom också avdelningens ordförande Sture Lindblad. Vi fick varsitt brev. Där stod att jag blev utesluten ur förbundet och så uppmanade man avdelningen att avskeda mig som ombudsman och att de borde tillförordna Sture Lindblad som ombudsman. Jag är anställd av avdelningen — medlemmarna. Sture hade blivit uppkallad tidigare och tillfrågad och tydligen svarat ja med största tveksamhet — enligt honom själv. Många medlemmar anser detta vara ganska förvånansvärt, eftersom det skulle innebära en spricka i avdelningen. Medlemmarna vill inte ha Lindblad som ombudsman.

Den 4 februari hade vi medlemmöte. Saken var ju känd sedan årsmötet och nu genom pressen — frågan var ute på kajen. Ca 85 % av medlemmarna slöt upp.

På mötet ansåg man det här vara ren diktatur, ett övergrepp mot yttrandefrihet, åsiktsfrihet och tryckfrihet. Många hävdade att det var bättre att utesluta Hans Ericson ur förbundet eftersom man ansåg att han begått stadgebrott genom att sluta avtal utan att fråga avtalsdelegationen och sedan inte skicka ut information om saken.

Men hamnarbetarna i Stockholm gick ur Transport

Eftersom avdelningen inte ville avskeda mig var förbundsledningen tvungen att ta ställning till detta.

Och det gjorde man ju genom att upplösa avdelningen. Medlemmarna rekommenderades att gå in i avd 5 i Stockholm.

Vi sammankallade ju genast vår huvudstyrelse och utlyste ett möte för hela avdelningen. Innan detta möte skickade förbundsledningen ut ett brev på 20 sidor, som var ett särtryck av en artikel i Transportarbetaren nr 3, vilken inte hade kommit ut än.

Detta brev innehöll 23 klara lögner samt en massa oförskämtheter om mig. Det stod också att Hans Ericson är den bästa förhandlare Transport någonsin haft. Men gubbarna reagerade ju väldigt starkt på brevet. Dom tyckte det var skit.

På mötet blev det en lång och hård debatt, där brevet togs upp bit för bit. Man var också bitter på Sture Lindblads handlande och angrep honom. Han stannar kvar i Transport i avd 5.

Mötet rekommenderade hamnarbetarna att gå in i Hamnarbetarförbundet till den 1 mars. Kalle Nilsson från Hamnarbetarförbundet fanns på mötet och svarade på frågor. Han välkomnade hamnarbetarna i Stockholm och mig som ombudsman. Vi kan inte gå över som avd utan varje medlem ansöker om medlemskap. Praktiskt taget alla går nu över till Svenska Hamnarbetarförbundet. Det betyder att de flesta hamnarbetare nu har ett eget förbund.

Förbundsledningen utesluter oppositionen

Inom fackföreningsrörelsen håller man på att bygga upp organisationer som kanske är administrativt effektiva, men som mänskligt blir sämre och sämre. Kontakten mellan medlemmar och ledning försämras nu. Inom Transport använder man stadgarna på ett sätt som aldrig var avsett när de skrevs. Lojalitet, som det står om i stadgarna, är inte villkorlös. Solidaritet är ett ömsesidigt förhållande. Dom som sitter i Transportarbetarförbundets ledning måste ju begripa att de måste vara lojala med medlemmarna. Man är inte lojal när man går bakom ryggen på dem.

Det verkar vara en plan från förbundsledningens sida att göra sig av med alla oppositionella krafter inom förbundet. Det var inte länge sedan en ordförande i avd 25 i Halmstad skrev ett öppet brev i Göteborgsposten, där han anklagade förbundsförhandlarna att göra samma missgrepp som med hamnarbetarna. Dvs en uppgörelse för väktarna där man lyckats trola bort alla sociala förmåner och betrakta väktarna som deltidsanställda. Han kunde

inte stå till svars för medlemmarna med uppgörelsen. På ett möte fick han order att skriva i Transportarbetaren att han tog avstånd från sitt öppna brev. Men det kunde han ju inte göra eftersom han då skulle framstått som komplett galen. Han gick ur Transport i stället.

Det är ju inte bara Gunnar Norberg i Kramfors som varit oppositionell utan alla fackliga ledare i Norrland. De har drivit sina frågor hårt. Kraven är inteorealistiska utan det är krav som hela den fackliga rörelsen står bakom. Hamnarbetarna har varit före de andra i fackliga rörelsen i många frågor. Vi har t ex krävt en strikt försäkringsform för våra jobbare, där arbetsgivaren får svara för alla kostnader som arbetare åsamkas på arbetsplatsen. Vi drev hårt och ansåg att så länge vi har § 32 så ska också arbetsgivaren svara för vad som sker. Vi hade motstånd från vår förbundsledning — till att börja med. Sen drev vi hårt att ackorden skulle bort. Där gick det så långt som till strejk i Göteborg innan arbetsgivarparten förstod allvaret.

Förbundsledningen nonchalerar medlemmarnas vilja. Nog kan man gå på kajen och säga att en hamnjobbare är uppkäftig men att säga att han är ohederlig det går inte någonstans — inte med någon svensk arbetare. De är så hederliga att det nästan stör ibland — vore arbetsgivarna så hederliga skulle situationen vara en helt annan. Men i Transport fick vi slåss både med arbetsgivare och förbundsledning. Fortsätter förbundsledningen med denna auktoritära styrning då sker en revolution i någon form. Då har man byggt upp en organisation som inte är stark — utan svag, sedd ur medlemmarnas synpunkt.

Ledningen ska lyssna på folket

Man har gjort samma katastrofala misstag som i Norge när det gällde EEC-frågan. Man har inte lyssnat på vad folket säger. Jag har en stark känsla av att vi har precis samma situation i Sverige idag. Det finns frågor där man är enig, men alltför många där fol-

Transportarbetareförbundet

Inom Transportarbetareförbundet finns följande yrkesgrupper niserade: busschaufförer, lastbilsförare, taxitelefonister, verkstadsarbetare, magasinere, tidningsbud, väktare m ställda på vaktföretag, 1: slutna av ca 9 000), stuvare personal i flyget, lager- och butionsarbetare i bränslen.

Transportarbetareförbundet har 50 000 medlemmar.

Förbundet är anslutet till Rent organisatoriskt är förbundet uppbyggt i sektioner och ningar. Det var när man gjorde storavdelningar i Norrland som stuvriarbetarna där var och sedan blev uteslutna.

Det högsta beslutande organet i förbundet är kongressen som hålls numera vart femte år. Kongressen utser förbundsstyrelsen på 9 personer och ett förbundsråd på 20 personer. Rådet ska enligt stadgarna ha tillsyn över styrelsen och förvaltningen.

kets intressen går emot och utmanas. Texten frågan om trots all information från förbundet ändå inte klara besked om snart ska in i EEC eller om ska ha nån slags trådförbindelse som ska fungera på ett helt annat sätt. Är det så att de inte in oss i EEC, så bevakar de folkets intressen.

Det ser nästan ut som om man vill utesluta medlemmarna från Transport. Men den fackliga medvetenheten ökar idag. I grundskolan kommer det att bli kontakt med företagsdemokrati. När man sen kommer ut på arbetsplats där man har rätt att sitta i styrelsen och yttra sin åsikt. andra beslutsfattande organ. då ansluter sig till en facklig organisation vars ledning består av par § 32 värre än någon av arbetsgivare och allmänt går krävt om hur ska man då vinna genom den fackliga rörelsen?

Det visar sig ju att landets portens folk har fått det senaste slaget inom Transport. Ändå dan de norrländska hamnarbetarna blev uteslutna så Transport oerhört svårt att vinna folk. Dom säger: "Vi förs inte fan gå till ert förbund för där utesluter ni ju medlemmarna».

FÖRBUNDSLEDNING

”INTE LITA PÅ”

I KAMP- FRÅGORNA ÄR VI ENIGA I NYA FACK- FÖRBUNDET



Våren 1972 utslöts de norrländska hamnarbetarna ur Transport. De bildade tillsammans med halva hamnarbetarstyrkan i Göteborg det nya Hamnarbetarförbundet. Förbundet har haft konstituerande kongress och antagit stadgar. Man har diskuterat med LO om anslutning men LO:s vektorätt i bl a strejkfrågor står hindrande i vägen anser hamnarbetarna. Hamnarbetarförbundet står alltså självständigt, men utsätts ideligen av hotelser från Transportarbetarförbundet och arbetsköparna.

Enligt uppgift skall du den 18/1 ha slutat arbeta för att delta i ett självarrangerat möte på arbetsplatsen och den 22/1 skall Du ha slutat arbeta för att Du ogillat att Göteborgs Hamn lagt pråmar med fenolbemängd slam i Lundbyhamnen.

Arbetsnedläggelserna i Hull—London-terminalen har behandlats av de avtalslutande parterna den 18/1 resp 22/1 varvid fackföreningen tagit avstånd från desamma.

Om Du har något att anföra

kontakta inspektionsavdelningen per telefon senast den 13/2 då vi har för avsikt att tilldela Dig en varning.»

Så lyder en skrivelse från Göteborgs Hamnarbetskontor här-omveckan. På den arbetsmarknad där § 32 ger arbetsköparen rätt att ensam fördela arbetet är det ett hot att ta på allvar. Tre varningar, sen blir det sparken. Hamnarbetskontoret vet sin makt och är påtagligt intresserat av att använda den. I hamnen talar arbetarna nu om en på-

let med giftpråmarna är betydande för vad som sker.

Hamnarbetarna fick ingen information om giftet

Efter den omskrivna tankexplosionen muddrades hela Skarvikshamnen på fenol. Fenolslammet tömdes i sex gamla rostiga pråmar från hamnens reservförråd, som man sen bogserade in i Lundbyhamnen och la strax intill en av lastkajerna.

Hamnarbetskontoret ansåg inte att det var nödvändigt att informera arbetarna om att det var giftpråmar som lagts vid deras arbetsplats. Men samtidigt talade miljödocenten Palmstierna i svensk TV om att fenolexplosionen var ett katastrofhot. Vid annan väderlek skulle evakuering av stora delar av Hisingen varit nödvändig. I Lundbyhamnen menade Hamnarbetskontoret emellertid att arbetet borde fortgå som vanligt, några meter från fenolpråmarna. »Expertis» hade förklarat att de täckta pråmarna inte innebar någon fara.

Det är klart att det blev arbetsstopp när arbetarna upptäckte vad pråmarna innehöll. Det fartyg som skulle lastas krävde man att få flyttat. Dessutom utverkade arbetarna löfte om att pråmarna skulle bogseras bort från Lundbyhamnen.

Men det löftet uppfylldes inte på utsatt dag. Stuveriarbetarna begärde då förflyttning till en annan arbetsplats.

»Det handlade inte om att lägga ner något arbete. Vi krävde bara att få utföra arbetet i fred från fenolpråmarna och lukten från dem. Antingen skulle pråmarna flyttas eller också vi.»

Då sattes motattacken in. Hamnarbetskontoret stämplade aktionen mot fenolpråmarerna som vild strejk och Transports ombudsman på avdelning 2, Rolf Lysell höll med. Vild strejk var korrekt beteckning för arbetarnas begäran om förflyttning, menade han och uppmanade arbetarna att återgå.

»Sen gick det snabbt. Det var bara att låta budet gå: Dom säger att det är vild strejk i Lundbyhamnen. Så satte sig gubbarna både i Lindholmshamnen, Sannegårdshamnen och ute på terminalerna. Under någon timma var det stopp i så gott som hela hamnen.»

Dan efter flyttades pråmarerna. Men i en intervju i Arbetartidningen kommenterade yrkesinspektör Bore: »Det är lite divart att en hamnarbetare ska sätta sig över en myndighet på det här sättet.» Och den citerade skrivelsen visar att saken ännu

Facklig splittring i Hamnarbetarförbundet växer

De arbetare jag talat med att varningshoten och traktamenterna måste ses i samband med Hamnarbetarförbundets avtalskare ställning.

Svenska Hamnarbetarförbundet bildades av de norrländska stuveriarbetare som utestredes i Transport våren 1972. I Göteborg bildades strax därefter delning 4 av det nya förbundet. Av Göteborgs 890 stuveriarbetare hade vid årsskiftet 1972 490 organiserat sig i Hamnarbetarförbundet. En stor majoritet av de nyutbildade hamnarbetarna går till förbundet och där finns samtliga de arbetare som ledde och organiserade arbetarstrejken 1969. Transport kommer däremot under 1973 att förlora ytterligare ca 100 arbetare, som då går i pension.

Men än så länge råder det en så facklig splittring i hamnarbetarna. Från LO-håll är man naturligtvis orolig inför Hamnarbetarförbundets utveckling. Här gäller det att fackförening till en kamporganisation mitt under centralisering och LO-byråkratins avveckling av fackföreningsrörelsen. I Göteborg Arbetets västsvenska delning har förbundet utsatt närmast desperata nidskrivningar. De är intressanta främst för måttet på vad man tillåter sig i tidning som sägs representera betarrörelsen. Grövt medräknat ske också mest hjälplös från partijournalistiken när tidningen påstod att Hamnarbetarförbundet plockade till sig sina medlemmar genom att hota de som inte lämnade Transportarbetarförbundet. »Man använder terrormetoder för att få stuveriarbetare att skriva på om utträde. Det givetvis inte lätt för en medlem att kunna värja sig mot aktivisterna arbetar i grupper med bryska metoder agiterade utträde» skrev Arbetet 25/1. Och i okt 72 säger ombudsman Rolf Lysell i Transportarbetarförbundet: »Man drar sig inte tillbaka hota med 'märkning' om man inte går med i Hamnarbetarförbundet.» Något listigare är att varningar som gått ut på att man som skriver på för Hamnarbetarförbundet skriver på »för högst kontingentavgifter för ett förbund som inte får ingå i avtal.

Men kampanjmakarna i Transportarbetarna och Arbetartidningen hittills bitit sig i tummen. I Göteborg arbetarförbundet växer splittringen. Dess medlemmar betalar 2,50 mån, alltså 2.50 mindre per månad än Transports medlemmar.



Karl-Axel Kandevis är förtroendeman för Sv Hamnarbetsförbundets avd 4 i Göteborg (överst t v) och bredvid honom står skyddsombudet Åke Norrby. På bilden under läser Bert Svensson en resolution med anledning av Hamnkontorets hot om varningar. Bilderna under Christer Milefors och Rune Gustavsson. Alla med i Hamnarbetsförbundet.

Vem ska förhandla?

Däremot är det sant att Hamnarbetsförbundet innevarande avtalsperiod går på Transports förlängda avtal och gentemot Hamnarbetskontoret alltså får finna sig i att bli representerat av Transport, avd 2. (Lägg märke till skrivningen ovan i cirkulärbrevet: »Arbetsnedläggelserna i Hull—London-terminalen har behandlats av de avtalslutande parterna ... varvid fackföreningen tagit avstånd från desamma!») Däremot har varje enskild medlem rätt att hävda avtalets tolkning. Det är naturligtvis viktigt att komma ihåg.

Men hur blir det 1974, när ett nytt avtal skall slutas? Ja, det är intressant. Antagligen erkänns det nya förbundet som avtalslutande part. Då sluter Hamnarbetskontoret avtal med två parter. Det är den troliga utgången, eftersom Hamnarbetskontoret knappast vågar ställa majoriteten av stuveriarbetarna utanför förhandling. Men skulle så ske och Hamnarbetsförbundet dessförinnan sagt upp sitt avtal, uppstår en ovanlig situation på svensk arbetsmarknad. Förbundet blir då avtalslöst och anti-strejklagstiftningen upphör att fungera. Medlemmarna kommer inte att kunna stämmas inför arbetsdomstol och strejkhotet kommer att vila tungt över arbetsköparen. Samtidigt blir det svårt för Hamnarbetskontoret att avskeda och klara sig utan merparten av stuveriarbetarna i hamnen.

Så nog får Hamnarbetskontoret och Transport det svårt med utbrytarna hur de än vänder sig. Medlemmarna i det nya förbundet menar att attackerna mot dem är samordnade. Hamnarbetskontoret och Transport klassar arbetarna mot ett förbund som de båda upplever som ett allvarligt hot.

»Rolf Lysell och hans gubbar gör allt vad de kan för att sprida uppfattningen om att hamnarbetarna är splittrade. Det enda kommunisterna åstadkommit är att de slagit sönder all sammanhållning mellan stuveriarbetarna. Det finns inte längre någon so-

sell i en tidningsintervju. det är lögn. Sammanhållning i hamnen är det inget fel på. ra av Transports medlemmar står kvar eftersom de snart gå i pension. Andra är på väg oss. Och i kampfrågorna eniga. Splittringen går mot fackföreningsbyråkraterna medlemmarna, inte mellan medlemmarna i de två förbunden.

Falska rykten om splittring kan bara tjäna splittringens. Och splittring arbetarna emellan är till sist arbetsköparnas vapen. Men aktionen mot prämarna borde vara lärriktiga samtliga parter. Stuveriarbetarna bevisade än en gång att de lönar sig. Hamnarbetskontoret fick lära sig att Transports tesrika tal om splittring handlar om ett förbund som mer avlägsnar sig från sina medlemmar. I gemensamma kamp för goda villkor står hamnarbetarna fortfarande eniga. Solidariteten är klassfråga.

Facket ska garantera arbetet

Stuveriarbetarna är en yrkesgrupp som arbetar med rationaliseringshotet hängande över Containertrafiken kan komma att beröva stuveriarbetarna deras arbete. Det är numera tekniskt möjligt att med specialbyggda lastbilar hämta containers direkt från lasthissarna inne i fartygskroven. Visserligen kommer olycksfallsrisken i arbetet då mångdubblas. Men arbetsköparna förbilligar produktionen och de kommer undan en yrkesgrupp som gjort sig känd som besvärlig. Försvinner omlastningarna kommer stuveriarbetarna att bli arbetslösa.

Hamnarbetsförbundet som en av sina viktigaste uppgifter att garantera sina medlemmar rätt till arbete. Allt fler arbetare börjar ifrågasätta om H. »Hoffa» Ericson och Transport är beredda att slåss för stuveriarbetarnas intressen. Verkar inte tvärtom, säger man, så förbundsledningen går arbetsparens ärenden i frågan om rationaliseringen av arbetet. I denna avgörande fråga såväl som de andra.

Så enkel och så konkret sanningen bakom Arbetets Transportarbetarens ivriga svekfulla tal om splittring i Göteborgs hamn.

Texten har utarbetats efter samtal med följande medlemmar i Hamnarbetsförbundet: Karl-Axel Kandevis, Håkan Lagergren, Rune Gustavsson, Christer Milefors, Åke Norrby. F

